

## Jorritsma-Lebbink

vervoersprobleem. Het is weer een deel van de oplossing. Ik zie het telewerken, dat weliswaar nog op heel kleine schaal gebeurt, heel sterk groeien. Dit volgen wij zeer en wij stimuleren het ook zeer. Het ministerie is betrokken bij alle projecten van telewerken, maar je moet ervoor oppassen om het alleen onder de noemer van filebestrijding te verkopen. Er zitten heel veel andere maatschappelijke kanten aan, waardoor het aan de ene kant heel goed kan zijn, maar aan de andere kant wel risico's heeft. Daar moeten wij ons elke keer goed van bewust zijn.

De Tweede Kamer behandelt in de week van 12 februari de interimwet telecommunicatievoorzieningen. Dan zal het duidelijk worden hoe de Tweede Kamer en daarna de Eerste Kamer aankijkt tegen de liberalisatie van de infrastructuur. Wie de schriftelijke voorbereiding heeft gevolgd, weet dat er enige discussie is over de omvang van de concurrentie. Het gaat er niet om dat ik iets wil beperken. Iedereen die mij kent, weet dat ik een groot voorstander ben van zo snel mogelijke liberalisering van telecommunicatievoorzieningen. De vraag is echter wat naar verwachting de markt het snelst op gang brengt. Hierover verschillen de meningen nog enigszins. Deze meningsverschillen bestaan overigens ook tussen deskundigen op dit terrein. Ik zie dan ook met groot genoegen uit naar het debat met de Tweede Kamer. Ik denk dat wij er goed uit komen.

De treintaxi is voor het grootste deel ingevoerd, zeker in de kleinere plaatsen. Ik moet bekennen dat het in de grote steden nogal eens een probleem is. Dit heeft er vooral mee te maken dat de bestaande taxiwereld het systeem bestrijdt tot de dood erop volgt. Als onze voorstellen in het kader van de deregulering van het taxisysteem in uitvoering komen, zullen ook in de grote steden dit soort systemen ontstaan. Ik ben ervan overtuigd dat de taxiwereld juist in de grote steden veel te beperkt werkzaam is en een veel groter deel van het vervoer op zich kan nemen. Je mag een stad als Amsterdam of Rotterdam natuurlijk niet met een stad als Londen vergelijken, maar toch. Als ik het aantal taxi's en het aantal privéauto's in Amsterdam afzet tegen het aantal in Londen, vind ik de verhouding wel heel erg scheef. Een nog veel grotere beïnvloeding van de

modal split in de grote steden, zowel in de richting van het openbaar vervoer als in de richting van de taxi, zou mij een lief ding waard zijn.

De heer **Pitstra** (GroenLinks): Ik zit nog wel eens in een taxi en dan roept de taxichauffeur altijd dat er veel te veel vergunningen zijn uitgegeven door de provincie. Daarom zijn die chauffeurs zo defensief bij het invoeren van de treintaxi, wat naar mijn mening dom is van hen. Deelt u de analyse dat er te veel vergunningen zijn uitgegeven?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee, ik deel die analyse absoluut niet. Ik denk dat er veel te weinig vergunningen zijn. Ik weet dat er in Amsterdam heel veel vergunningen in de la liggen bij de centrales; daar houdt men zelf de markt krap. Het is maar wat je wilt. Ik beseft dat ik het een beetje hard zeg: als je als stadstaxi, met heel veel eigen rijders, geen zin hebt om je echt als ondernemer te gedragen, maar gewoon op de standplaats wilt gaan staan die er toch al ligt en door de overheid is geregeld, en je bij de centrale wilt aansluiten waar geen enkele concurrentie is, dan pleit je ervoor om de markt krap te houden. Een aantal grotere taxibedrijven wil wel met de combitaxi werken en de treintaxi invoeren, en probeert zo meer klanten in dat vervoermiddel te krijgen. Een werkelijke ondernemer stelt zich dus anders op, denk ik. Ik hoop dat wij er ook met de eigen rijders uit komen. Overigens hebben wij al in 1985 afgeschaft dat er voor vergunningen geld betaald mag worden, maar ik constateer niet tot mijn vreugde, maar tot mijn verdriet dat er nog steeds grote sommen over de toonbank gaan. Ik vind niet dat de overheid, althans de rijksoverheid, hiervoor aansprakelijk gesteld kan worden. Dat probleem moet wel opgelost worden en misschien kunnen wij er in de overgangssfeer iets voor bedenken maar dat moet niet via grote dotaties gebeuren wat de belastingbetaler een hoop geld kost. Maar het moet wel opgelost worden en er moet ook een veel beter systeem komen. Daar moet geen misverstand over bestaan.

Voorzitter! Ik meen hiermee de vragen in tweede termijn te hebben beantwoord.

De heer **Pitstra** (GroenLinks): Voorzitter! Er zijn toch twee kleine puntjes blijven liggen die niet zijn beantwoord. Ik heb gevraagd of de minister bereid is om nieuwbouwwijken, vooral de Vinex-locaties, te toetsen op optimalisatie van het fietsgebruik, zowel stedenbouwkundig als op het vervoerssysteem. Voorts heb ik haar gevraagd om ons idee van "call a car"-systeem meteen bij die nieuwbouw te betrekken.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voor zover ik weet, zijn "call a car"-systemen geen overheidsinitiatieven maar particuliere initiatieven.

De heer **Pitstra** (GroenLinks): Er is in de gemeente Amsterdam, in Westerpark, een initiatief van de PvdA geweest. Daar zat een particulier garagebedrijf bij, maar de gemeente was erbij betrokken. Het was een gemeentelijk initiatief.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee, dat was een particulier initiatief van het garagebedrijf en dat is vervolgens gemeentelijk ondersteund. Ik ben het daar op zichzelf mee eens. Als het kan en men heeft initiatieven dan moet men dat doen. Maar ik moet er niet aan denken dat de overheid er weer een nieuw systeem op gaat zetten. Wij hebben zojuist afgesproken dat er een nieuwe verantwoordelijkheidsverdeling is tussen Rijk, provincie en gemeente. Het is dan de taak van de provincie om voor een nieuwe wijk te beoordelen of het integrale verkeers- en vervoersbeleid waar gemeenten aan gehouden zijn, in het bestemmingsplan is terug te vinden. Daar zal men op moeten toetsen, want dat is onze nieuwe afspraak. Ik moet dat niet weer via een omweg gaan doen, want dat is een taak van de provincie.

De beraadslaging wordt gesloten.

De wetsvoorstellen worden zonder stemming aangenomen.

Sluiting 18.45 uur

## Besluiten en ingekomen stukken

### Lijst van besluiten:

De voorzitter heeft na overleg met het College van senioren besloten om de openbare behandeling van de

## Besluiten en ingekomen stukken

volgende wetsvoorstellen te doen plaatsvinden op 6 februari 1996:

Wijziging van de Provinciewet en de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 in verband met verruiming van het provinciale belastinggebied (24272);

Tijdelijke regeling houdende beperking van de inkomensgevolgen door toepassing van arbeidsongeschiktheidscriteria voor personen in bepaalde leeftijds-categorieën (Tijdelijke wet beperking inkomensgevolgen arbeidsongeschiktheidscriteria) (24484);

Wijziging van het Burgerlijk Wetboek, de Ziektewet en enkele andere wetten in verband met loondoorbetaling door de werkgever bij ziekte van de werknemer (Wet uitbreiding loondoorbetalingsplicht bij ziekte) (24439).

### Lijst van ingekomen stukken, met de door de voorzitter ter zake gedane voorstellen:

1. de volgende door de Tweede Kamer der Staten-Generaal aangenomen wetsvoorstellen:

Aanpassing van de Spoorwegwet en de Wet personenvervoer aan Richtlijn nr. 91/440 EEG en Verordening (EEG) nr. 1893/91 (24042);

Wijziging van hoofdstuk VIII (Ministerie van Onderwijs en Wetenschappen) van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten voor het jaar 1994 (Slotwet/rekening) (24302);

Goedkeuring van de op 28 april 1995 te Brussel tot stand gekomen verdragen betreffende de toetreding van de Republiek Oostenrijk tot het op 14 juni 1985 te Schengen tot stand gekomen Akkoord betreffende de geleidelijke afschaffing van de controles aan de gemeenschappelijke grenzen en de op 19 juni 1990 te Schengen tot stand gekomen Overeenkomst ter uitvoering van dat Akkoord (24320);

Opheffing van het bezwaar van de Algemene Rekenkamer ten aanzien van de rechtmatigheid van de uitgaven ten laste van hoofdstuk VIII (Ministerie van Onderwijs en Wetenschappen) van de begroting van de uitgaven van het Rijk voor het jaar 1994 met betrekking tot rechtspositionele uitkeringen (24436).

Deze wetsvoorstellen zullen in handen worden gesteld van de desbetreffende commissies;

2. de volgende regeringsmissives:

een, van de minister voor Nederlands-Antilliaanse en Arubaanse Zaken, ten geleide van het rapport "Schuld of Toekomst" van de tripartiete Commissie Schuldenproblematiek Nederlandse Antillen en Aruba (griffiennr. 116970);

een, van de minister van Buitenlandse Zaken a.i., houdende mededeling inzake vijf tot stand gekomen administratieve akkoorden (Trb. 1995, 277) (griffiennr. 116963);

een, van alsvooren, houdende mededeling inzake de op 6 juli 1993 aangenomen wijzigingen van de Bijlage bij het Internationaal Verdrag betreffende het geharmoniseerde systeem inzake de omschrijving en de codering van goederen (Trb. 1994, 148) (griffiennr. 116964);

een, van alsvooren, ten geleide van het op 17 oktober 1995 te Tasjkent tot stand gekomen Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek Oezbekistan inzake luchtdiensten tussen en via hun onderscheiden grondgebieden, met Bijlage (Trb. 1995, 274), alsmede een toelichtende nota bij dit verdrag (griffiennr. 116965);

een, van de minister van Buitenlandse Zaken, houdende mededeling van de goedkeuring van verdragen met Luxemburg, Finland, Ierland en Zweden betreffende personeel van de Europol Drugs Eenheid (griffiennr. 116978);

een, van de staatssecretaris en de minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen, ten geleide van de antwoorden op schriftelijke vragen van de zijde van de Tweede Kamer over het ontwerp-HOOP 1996 (griffiennr. 116243.4);

een, van de staatssecretaris van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, ten geleide van een advies betreffende "monitoring van de arbeidsmarktpositie van chronisch zieken" van de Nationale Commissie Chronisch Zieken (NCCZ) (griffiennr. 116954);

een, van alsvooren, ten geleide van het onderzoeksrapport "monitoring van beroepsmatige blootstelling aan cytostatica" (griffiennr. 116979);

een, van de minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport, inzake aanvraag aan het Cotg betreffende normering en protocolering van rentekosten (griffiennr. 116985).

De voorzitter stelt voor, deze missives voor kennisgeving aan te

nemen. De bijlagen zijn neergelegd op het Centraal Informatiepunt ter inzage voor de leden;

3. de volgende missive:

een, van de voorzitter van de Tweede Kamer, inzake instemming met de ontwerpbesluiten Uitvoerend Comité Schengen toegezonden bij brief 19326, nr. 130 (griffiennr. 116664).

De voorzitter stelt voor, deze missive voor kennisgeving aan te nemen. De bijlage is neergelegd op het Centraal Informatiepunt ter inzage voor de leden;

4. de volgende geschriften:

een, van J. van Gestel te Oosterbeek, inzake het algemeen beleid van het kabinet (griffiennr. 116955).

Dit geschrift wordt van belang geacht voor de leden en plv. leden van de vaste commissie voor Algemene Zaken en Huis der Koningin;

een, van dr. Yecheskel Hoek te Antwerpen, inzake de besteding van ontwikkelingsgelden (griffiennr. 116953).

Dit geschrift wordt van belang geacht voor de leden en plv. leden van de vaste commissie voor Ontwikkelingssamenwerking;

een, van pater J. Koopman te Heilig Landstichting, inzake de abortuswet (griffiennr. 116973). Dit geschrift wordt van belang geacht voor de leden en plv. leden van de vaste commissies voor Justitie en voor Volksgezondheid, Welzijn en Sport;

een, van de Stichting Centraal Comité Anti-Bulderbaan, inzake de toekomst van Zestienhoven/Rotterdam (Business) Airport (griffiennr. 116992).

Dit geschrift wordt van belang geacht voor de leden en plv. leden van de vaste commissies voor Verkeer en Waterstaat en voor Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer;

een, van de voorzitter van de NSO branche organisatie voor de tabaksdetailhandel te Zoetermeer, inzake het wetsvoorstel 24226 (Winkeltijdenwet) (griffiennr. 116766.3).

Dit geschrift wordt van belang geacht voor de leden en plv. leden van de vaste commissie voor Economische Zaken;